

Das gewisse Etwas

Mini und Opel heften Cooper S und Corsa ein E an, packen ihnen Elektromotoren unter die Haube und integrieren Batteriemodule in den Unterboden. Damit treten die elektrisierenden Kleinwagen gegeneinander an, um zu klären, wer sich den Platz unter den Sonnenkollektoren verdient hat.

Da stehen Mini Cooper SE und Opel Corsa-e auf der grünen Wiese vor den schwenkbaren Kollektoren der Firma Digsilent am Rande der Schwäbischen Alb. Rund 165 000 kWh entlockt die Fotovoltaikanlage der Sonne binnen eines Jahres. Genug Energie, um mit den beiden Elektro-Kleinwagen zusammen fast eine Million Kilometer weit zu fahren.

Womit wir mittendrin sind im Vergleichstest zwischen den beiden Stromern. Der Mini müsste allerdings deutlich öfter nachladen, denn sein Akku fasst lediglich 28,9 kWh (netto). Die Opel-Ingenieure packen dem Corsa dagegen 46 kWh (netto) Batteriekapazität in die Bodengruppe. Der Lohn: viel mehr Reichweite.

Bis zu 324 Kilometer sind auf der zurückhaltend gefahrenen Eco-Runde mit eingeschalteter Klimaanlage und Radio möglich. Das entspricht einem Verbrauch von 14,9 kWh pro 100 km.

Wäre der quer eingebaute Synchronmotor dabei so sparsam wie die ebenfalls permanenterregte Elektro-

maschine des Mini (13,1 kWh/100 km), wäre auch noch mehr drin. Der kleine Brite schafft im besten Fall 248 km bei sommerlichen Temperaturen. Auf Basis des Testverbrauchs schmilzt die Reichweite sogar auf 172 km (Opel: 241 km). Ein Durchschnittspendler muss somit mindestens einmal pro Woche die Steckdose ansteuern.

An der Mess-Wallbox (maximal 22 kWh) zieht der Cooper SE den Strom serienmäßig über drei Phasen mit 11 kW, was 100 km Reichweite in 118 Minuten ermöglicht. Ähnlich schnell ginge es auch beim Corsa-e, doch dem Testwagen fehlt das 1160 Euro teure 11-kW-Ladegerät, weshalb er lediglich mit einer Phase (7,4 kW) lädt und 180 Minuten braucht. Alternativ bietet Opel für 701 Euro ein drehstromkompatibles Ladegerät an, womit Sie sich – sofern Sie einen CCE-Anschluss haben – eine Wallbox sparen können. Für diese verlangt Opel mindestens 869 Euro (Mini ab 585 Euro) plus Installationskosten ab 300 Euro.

Serienmäßig zapfen beide unterwegs mit CCS-Stecker Gleichstrom.

IM VERGLEICH

MINI COOPER SE:

135 kW, 270 Nm,
150 km/h, 172 km
Reichweite im Test,
Testwagenpreis:
39 479 Euro

OPEL CORSA-E:

100 kW, 260 Nm,
150 km/h, 241 km
Reichweite im Test,
Testwagenpreis:
36 248 Euro



Mini



Beim XL-Trim ist alles drin. Stets serienmäßig sind Digital-Cockpit, Klimaautomatik sowie Wärmepumpe

Benziner und entsprechenden Extras, dem er auch optisch weitgehend gleicht. Von außen weisen lediglich neongelbe Applikationen und das E-Kennzeichen auf den nur als Zweitürer erhältlichen Stromer hin.

Den Antrieb leiht sich der Brite von seinem extrovertierten Kohlefaser-Kollegen BMW i3s. Der 135 kW starke E-Motor sitzt hier jedoch nicht an der Hinterachse, sondern vorn und treibt die Vorderräder an. Die Akkus bringen die Ingenieure unsichtbar im Wagenboden unter. Das senkt den Schwerpunkt und schmälert nicht zusätzlich den geringen Stauraum. Einen Teil davon brauchen ohnehin die Ladekabel, die unter dem variablen Boden lagern, sodass selbst bei flach gelegten Rücksitzen nur 731 Liter ins Heck passen.

Mehr Platz, weniger Extras

Da hat der Corsa-e natürlich mehr zu bieten, schließlich versteht er sich als vollwertiger Kleinwagen. Gemessen an den 211 Litern Volumen des Mini wirken 267 Liter Kofferraum großzügiger, sind in dieser Klasse aber bestenfalls Durchschnitt. Das gilt auch für die Variabilität: Klappt man die 60:40 teilbare Rücksitzlehne komplett um, passen maximal 1042 Liter ins Heckabteil mit zwei hohen Stufen. Da ein Teil der E-Technik die Reserverad-Mulde einnimmt, gibt es kein Extra-Staufach für Ladekabel samt Tasche (Mode 3: 273 Euro).

Ansonsten büßt auch der Corsa als Stromer kaum Nutzwert ein. Was

Drei Fahrmodi sind Serie. Die Rekuperationsstärke lässt sich via Wählhebel regeln

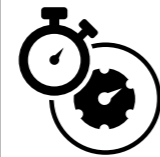


Matrix-LED-Scheinwerfer gibt's nicht nur für den Corsa-e. Doch der Opel bietet mehr Platz im Heck, assistiert umfangreicher beim Fahren und ermöglicht dank größerer Batterie mehr Reichweite



241
Kilometer

schafft der Opel dank des größeren Akkus im Test. Der Mini stromert etwas sparsamer, jedoch nur 172 Kilometer weit



7,2
Sekunden

auf 100 km/h fühlen sich im Cooper SE deutlich flotter an. Der schwächere Corsa-e benötigt 8,6 s

Theoretisch lädt der Mini mit maximal 50 kW nur halb so schnell wie der Opel. In der Praxis zeigt sich an der Ionity-Säule, dass es sich hierbei um Spitzenwerte handelt, die der Mini bis 80 Prozent Akkustand häufig ausreizt. Der Corsa-e lädt aber die meiste Zeit kaum fixer.

Mini ohne Salz und Pfeffer

So, das waren ja mal viele Zahlen gleich zu Beginn. Aber jetzt wird's übersichtlicher. Denn den Cooper SE können Sie kinderleicht konfigurieren. Während die Verbrennermodelle mit Paketen wie Salt, Pepper oder Chili gewürzt werden wollen, kleidet sich die E-Variante in die Konfektionsgrößen S bis XL. Natürlich ist das hier nicht C&A-Stangenware, sondern die feine Designer-Boutique an der Königsallee.

Die Preise sind markentypisch selbstbewusst, doch der Gegenwert stimmt – nicht nur inhaltlich mit ab S-Trim serienmäßiger Zwei-Zonen-Klimaautomatik samt Wärmepumpe, sondern auch verarbeitungstechnisch. Lackfarben und Felgen-Designs sind dazu aufpreisfrei wählbar. In den XL-Trim des Testwagens stopft Mini alle verfügbaren Extras: vom beleuchteten Union Jack auf der Beifahrerseite über adaptive LED-Scheinwerfer bis zum Panorama-Glasschiebedach. Macht 7798 Euro auf den Basispreis von 31 681 Euro, wodurch der Elektro-Bonus von 9480 Euro fast aufgebraucht wird.

Damit ist dieser E-Mini günstiger als der ähnlich starke Cooper S mit



Unterm höhenverstellbaren Boden kommen serienmäßige Ladekabel unter. Sie schmälern das ohnehin geringere Platzangebot



Rekuperation in zwei Stufen per Kipp-schalter. Fünf Felgen-Designs sind frei wählbar



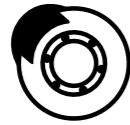
Viele Extras. An der schlichten Anmutung und mauen Bedienung ändert das aber nichts

Opel

daran liegt, dass seine Plattform sowohl für Verbrennungs- als auch Elektromotoren entwickelt wurde und die Akkus sich H-förmig unter den Passagieren einsortieren.

Obwohl der Opel 21 cm länger ist und zwei Fondtüren den Einstieg erleichtern, sitzt man hinten weder bequemer noch mit mehr Platz – dafür zur Not auch mal zu dritt. Der Innenraum der Elegance-Linie (Grundpreis 31 578 Euro) wirkt mit viel hartem Kunststoff und spärlicher Ausstattung wenig elegant. Durch viele Häkchen im Konfigurator gleicht sich das Ausstattungsniveau an das des Mini an, das gilt aber auch für den Preis.

Dabei hübscht Opel das Cockpit serienmäßig mit Digital-Anzeigen auf, die Infos vielfältiger präsentieren, bei starker Sonneneinstrahlung aber genauso schlecht ablesbar sind wie die des Cooper SE. Die Bedienung des Infotainments geriet etwas umständlich: Das System reagiert träge auf



**40,5
Meter**

Bremsweg aus Tempo 100 mit warmer Anlage bedeuten null Punkte für den Opel. Der Mini bremst mit 37,9 m besser und vermittelt mehr Gefühl im Pedal

Betouchen anstatt flink auf Drehen und Drücken wie im Mini. Auch die Spracherkennung kann es nicht mit der aus dem Hause BMW aufnehmen. Allerdings achtet nur der Opel serienmäßig auf Fahrbahnmarkierungen, hält sich optional in der Spurmitte auf und regelt den Abstand zu Vorfahrenden.

Sportlich oder vernünftig

Wenn der Cooper SE vor ihm voll beschleunigt, ist das gar nicht nötig. Bis 50 km/h kann der Corsa noch gut mithalten. Bei 100 km/h ist der Mini dank rund 100 Kilogramm Gewichtsvorteil und deutlich mehr Leistung – 135 gegenüber 100 kW – schon um 1,4 Sekunden enteilt. Was die Werte nicht erzählen: Bei Stadttempo jault der Corsa Straßenbahn-like, während der Mini-Motor leise säuselt. Erst bei Autobahntempo stören Windgeräusche, beide begrenzen die Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h.

So viel zu den Fahrleistungen. Aber was ist mit Fahrspaß? Der klafft auf der Landstraße weit auseinander. Der Corsa spricht zwar im Sportmodus gut an, braucht dann aber etwas, um aus den Puschen zu kommen. Sicher untersteuernd, begibt er sich durchs Kurvenwirrwarr und folgt der präzisen, aber leblosen Lenkung, die in Spitzkehren deutlich mehr Einschlagwinkel benötigt. Dabei federt er auf schlechten Belägen ausgewogener, wobei das Fahrwerk laut poltert. Im Übrigen bremst der Test-

wagen mit mehr als 40 Metern bei warmer Anlage aus Tempo 100 eher bescheiden (Mini: 37,9 Meter). Zudem stört bei der Dosierung, dass bei gleichmäßig ansteigendem Pedaldruck aus einem sanften Bremsvorgang unvermittelt ein Vollbremsmanöver entstehen kann.

Der Cooper SE mimt dagegen den Sportler: Auf der Messstrecke wuselt er zügiger um die Pylonen, folgt der Pfeilspitz übersetzten Lenkung zielsicher und verwindet sich dabei kaum. Sein Antrieb ist so ausgelegt, dass er im Sportmodus kippschalterartig anspricht. Dabei irritiert zunächst die hohe Rekuperation. Sie ermöglicht es, über die Nordschleife zu düsen, ohne zu bremsen – kein Witz, die von Mini haben das ausprobiert. Tatsächlich ermöglichen 0,19 g Verzögerung das Fahren fast ohne Bremspedal-Einsatz. Wem das nicht zusagt, der kann die Wirkung per Kippschalter auf Motorbremsniveau abmildern.

Bei flotter Gangart dauert es jedoch nicht lange, bis der Fisch traurig aus dem Wasserglas guckt. Welcher Fisch? Diese Comicfigur hat Minis Software-Abteilung als Ansporn für vorausschauende Fahrweise in den „grünen“ Fahrmodus programmiert – und das Tier überschlägt sich vor Freude, wenn man sie befolgt. So oder so – am Ende fährt der E-Mini als Sieger unter die Sonnenkollektoren.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Achim Hartmann

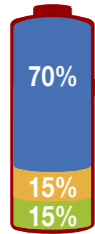
DATEN UND -MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Mini Cooper SE Trim XL	Opel Corsa-e Elegance
Antrieb		
Motorbauart/Zylinderzahl	permanent-/fremd-erregter Elektromotor	permanent-erregter Elektromotor
Leistung kW (PS)	135 (184)	100 (136)
max. Drehmoment Nm	270	260
Kraftübertragung	Vorderradantrieb feste Übersetzung	Vorderradantrieb feste Übersetzung
Testwagenbereifung	205/45 R 17 W Hankook Ventus S1 evo ³	205/45 R 17 H Michelin Primacy 4
Maße/Gewichte		
Leergewicht/Zuladung kg	1409/361	1503/413
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe mm	3845 x 1727 (1932) x 1414	4060 x 1765 (1960) x 1433
Radstand mm	2495	2538
Wendekreis links/rechts m	11,0/11,1	10,7/10,8
Gepäckraum l/VDA	211/731	267/1042
Anhängelast/gebremst kg	–/–	–/–
Innenbreite vorn/hinten mm	1370/1340	1390/1345
Innenhöhe vorn/hinten mm	1020/935	1000/925
Normsitzaum mm	660	690
Verbrauch/Reichweite/CO₂		
Testverbrauch ¹⁾ kWh/100 km	18,8	20,1
ams-Eco (Elektorrunde) ¹⁾	13,1	14,9
ams-Pendler/ams-Sportfahrer ¹⁾	18,9/24,2	19,8/26,5
Ladeenergie Vollladung ¹⁾ kWh	32,4	48,4
Ladedauer ²⁾ h	3,4	7,25
CO ₂ -Ausstoß im Test ³⁾ g/km	88	94
NEFZ/WLTP-Verbrauch gesamt kWh/100 km	14,8/k.A.	k.A./16,8
Effizienzklasse	A+	A+
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP) g/km	–/–	–/–
Batteriekapazität (brutto/netto) kWh	32,6/28,9	50/46
Reichweite Eco km	248	324
Reichweite bei Testverbrauch km	172	241
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit		
Beschleunigung s		
0 – 50 km/h	3,0	2,9
0 – 80 km/h	5,2	5,8
0 – 100 km/h	7,2	8,6
0 – 120 km/h	9,8	12,4
0 – 140 km/h	13,3	17,7
0 – 400 m	15,3	16,3
Zwischenspur s		
60 – 100/80 – 120 km/h	3,5/4,6	4,9/6,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	150	150
Bremswege		
aus 100 km/h kalt/warm m	37,3/37,9	38,8/40,5
aus 130 km/h kalt	64	67
Innengeräusche		
bei 80 km/h letzter Gang	68	68
bei 100 km/h	69	71
bei 130 km/h	73	73
Fahrversuche		
Slalom 18 m TC/ESP ein/aus doppelter Spurwechsel km/h	65,1/65,3 134,2/134,7	62,5/– ⁴⁾ 130,7/– ⁴⁾
Fahrdynamikbewertung	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Lenkpräzision indirekt/direkt	●●●●●	●●●●●
Balance unter-/übersteuernd	●●●●●	●●●●●
ESP konservativ/sportlich	●●●●●	●●●●●
Beherrschb. leicht/anspruchsvoll	●●●●●	●●●●●
Fahrzeugkonzept konservativ/sportl.	●●●●●	●●●●●
Kosten		
Festkosten Euro		
Steuer ⁵⁾	50,–	56,–
Haftpflicht	375,–	356,–
Teilkasko ⁶⁾	83,–	60,–
Vollkasko ⁷⁾	290,–	371,–
Unterhaltskosten im Monat ⁸⁾		
bei 15 000 km/Jahr Euro	145,–	141,–
bei 30 000 km/Jahr Euro	225,–	244,–
Grundpreis ⁹⁾ Euro	39 479,–	31 578,–
Testwagenpreis ¹⁰⁾ Euro	39 479,–	36 248,–

¹⁾ inkl. Ladeverlusten; ²⁾ Messung an Typ 2 (max. 22 kW möglich); ³⁾ auf Basis Testverbrauch und Strommix für Deutschland mit 468 Gramm CO₂ pro kWh; ⁴⁾ nicht deaktivierbar; ⁵⁾ steuerbefreit für 10 Jahre; ⁶⁾ ohne SB; ⁷⁾ mit 150 Euro SB; ⁸⁾ ohne Wertverlust; ⁹⁾ abzüglich 9480 Euro Elektroauto-Förderung; ¹⁰⁾ inkl. fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras

VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch (in kWh/100 km)
Zusammensetzung:
70% **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (Ø 21 km)
15% **Eco**: besonders sparsam gefahrene E-Runde
15% **Sportfahrer**: sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



	Mini Cooper SE	Opel Corsa-e
70% Pendler	18,8	20,1
15% Eco	18,9	19,8
15% Sportfahrer	13,1	14,9
Gesamt	24,2	26,5

ELEKTROAUTO-VERBRAUCHSMESSUNG: JETZT NOCH DETAILLIERTER



Ab sofort erweitert auto motor und sport die Verbrauchsmessungen rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge und liefert in jedem Test noch umfangreichere Angaben zu Verbrauch und Reichweite. Der Testverbrauch setzt sich nun wie bei Autos mit Verbrennungsmotor aus drei Komponenten zusammen: Eco- (Elektro-Runde), Pendler- und Sportfahrerverbrauch.

Die Messfahrten beginnen mit der Ermittlung der maximalen Reichweite auf einer standardisierten Verbrauchsrunde für Elektrofahrzeuge. Hierbei wird mit vollgeladener Batterie gestartet und in ökonomischem Fahrstil so lange gefahren, bis Reichweite und Batteriebestand auf null gesunken sind. Anschließend wird die Batterie an der redaktions-eigenen und mit Messtechnik ausgerüsteten Wallbox (Typ 2,

22 kW, dreiphasig) aufgeladen. Dabei werden die Ladedauer und die Energiemenge für eine Vollladung inklusive der Ladeverluste gemessen. In Verbindung mit der ermittelten Reichweite ergibt sich daraus der Durchschnittsverbrauch. Dieser weicht von dem im Bordcomputer angezeigten Wert ab, der die Ladeverluste nicht berücksichtigen kann. Bezahlt werden muss aber, was aus der Ladesäule kommt.

Der nun angegebene Testverbrauch in der von Autos mit Verbrennungsmotoren bekannten Zusammensetzung (Pendlerverbrauch 70 Prozent Anteil, Elektro- und Sportfahrerverbrauch je 15 Prozent) schafft neben der Angabe einer maximalen Reichweite auf der E-Runde auch eine bessere Vergleichbarkeit zu allen Fahrzeugen im Alltagsbetrieb – unabhängig von ihrem Antrieb.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Mini Cooper SE	Opel Corsa-e
Karosserie		
Raumangebot (20)	6	6
Außenabmessungen (5)	3	2
Kofferraum (15)	1	3
Zuladung (10)	4	5
Variabilität/Funktionalität (10)	5	6
Instrumente/Anzeige (5)	4	4
Bedienung (15)	12	10
Rundumsicht (10)	7	7
Qualitätsanmutung (10)	9	7
Summe (100)	51	50
Sicherheit		
Sicherheitsausstatt./-assistenz (40)	15	18
Licht (10)	9	9
Bremsweg kalt (100 km/h) (15)	5	2
Bremsweg warm (100 km/h) (10)	2	0
Bremsweg (130 km/h) (5)	3	3
Pedalgefühl (5)	5	3
Fahrsicherheit (15)	14	14
Summe (100)	53	49
Komfort		
Federungskomfort (25)	16	18
Sitze vorn (15)	13	11
Sitze hinten (10)	7	6
Multimedia (20)	15	10
Komfort-Assistenzsysteme (10)	2	5
Klimatisierung (10)	7	6
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	2
Geräusch-Eindruck (5)	4	4
Summe (100)	67	62
Antrieb		
Laufkultur (5)	5	5
Durchzugskraft (10)	7	7
Ladedauer 100 km Reichweite (10)	4	0
Rekuperationsvariabilität (10)	9	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	5	4
Testverbrauch (20)	9	7
Lademöglichkeiten (10)	7	8
Reichweite (15)	4	8
Summe (100)	50	46
Fahrverhalten		
Fahrdynamik (20)	10	8
Handling/Fahrspaß (25)	22	18
Lenkung (20)	17	15
Wendekreis (10)	2	3
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	10	11
Geradeausl./Windempf. (10)	7	8
Summe (100)	68	63
Umwelt		
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (40)	39	35
Emissionen nach NEFZ (10)	10	10
Summe (50)	49	45
Eigenschaftswertung (550)	338	315
Kosten		
Testwagenpreis* (25)	21	25
Ausstattung* (10)	10	4
Aufpreisgestaltung (5)	2	4
Wiederverkaufschancen (10)	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15
Garantie (10)	7	5
Summe (100)	87	85
Gesamtwertung (650)	425	400

* Bester erhält volle Punktzahl

